

Charterresandets historia i Sverige



Genom Europa i en biofåtölj

Åtta dagars resande T o R till Mallorca (med buss före Charterflyget startade)

Innan flygchartern kom igång på 1950-talet arrangerades busscharter av bland annat Knut-Oskar Gustavsson, även kallad Buss-Gustavsson. En resa till Paris på 1940-talet tog fyra dagar. Mat och bensin tog man med sig från Sverige. En resa till Mallorca med buss tog fyra dagar i vardera riktningen och det var bara välsituerade turister som hade tid och pengar för sådana resor.

4 x 2 dagas bussresa till Mallorca



Reso var på ett sätt Sveriges första resebyrå med inriktning på privatresor. Buss var det dominerande transportsättet. 1950 Första semesterbyn byggs på Mallorca av belgaren Gérard Blitz.



Åkte man på utlandssemester med Transair på 1950-talet var man finklädd. 1951 införde Sverige lagstadgad rätt till tre veckors semester vilket betydde att fler fick möjligheten att resa utomlands.

Göte Rosén + Buss-Gustavsson = Charterflyg 1955

Göte Rosén och tillsammans med Buss-Gustavsson började med kombinationsresor där resenärerna först flög ner till kontinenten och därifrån fortsatte med buss.

Det allra första svenska charterflyget till Mallorca landade 23 april 1955. Resan arrangerades av Svensk Bussresetjänst. 26 resenärer gjorde fyra mellanlandningar och betalade 1 095 kronor för resan, vilket idag motsvarar ungefär 12 000 kronor.

Dansken Simon Spies, insåg tidigt att man kunde tjäna pengar på skandinavernas längtan efter sol och värme. 1956 startar han Spies Rejser med tydlig lågbudgetprofil och framgångskonceptet sista-minuten-biljetter. I början hade chartern låg status i finare kretsar. I Socialmedicinsk Tidskrift från 1958 står det att charter inte lämpar sig för alla.

1937 RESO bildas

1937 Folkrörelsernas Reseorganisation, Reso, bildas och ägs av bland andra Kooperativa förbundet och Arbetarnas Bildningsförbund. Billiga resor skulle ordnas åt arbetarfamiljer och husmödrar. Reso var på ett sätt Sveriges första resebyrå med inriktning på privatresor. Buss var det dominerande transportsättet.

1950 Första semesterbyn byggs på Mallorca av belgaren Gérard Blitz. Målgruppen är singlar och unga par.

1951 På flygbolaget Transair jobbar piloten Göte Rosén som flyger till Mallorca för att hämta hem en sjuk svensk och inser att han hittat den perfekta semesterön. Göte Rosén blir därefter vd för Transair och har kallats charterflygets fader. 1955 Det första svenska charterplanet landar på Mallorca med svenska Aeros Vicker Viking, efter att ha mellanlandat i Göteborg, Malmö, Stuttgart och Marseilles.

Charterflygets fader

Göte Rosén föddes i Falun 1920 och avlade 1937 studentexamen i Avesta. Därefter började han som volontär i Flygvapnet och stannade där hela beredskapstiden. 1946, med flygande reservofficers grad, lämnade Rosén flygvapnet och tog anställning som flygstyrman i ABA-SAS . 1949 startade Rosén sitt första egna flygbolag, Auto-Flyg-Reklam . Under namnet Svenska Aero gav sig bolaget in i efterkrigsårens entusiastiska tidningsflyg.

Roséns bolag gick samman med Dagens Nyheters bolag Airtaco vilket 1957 ombildades till Linjeflyg . Därmed lade Rosén också en hörnsten i svenskt inrikesflyg.



Transair Sweden AB grundades 1951

Transair Sweden AB var en pionjär inom svensk flygcharter. Företaget grundades i Stockholm 1951 av Per Lovén med transport av tidningar som huvuduppgift. 1953 fick företaget upp ögonen för de växande turistströmmarna och nya DC-3-plan inköptes för direktcharter. Transair Sweden hade sitt huvudkontor i Stockholm (1951-1961) och Malmö (1961-1981).

Fram till 1966 var Transair det ledande charterbolaget i Sverige, på hösten detta år meddelade Vingresor att det tänkte övergå till att anlita Scanair för flygcharter. Detta ledde till att Transair sökte samarbete med SAS. 1967 skrevs ett avtal med SAS om att nyttja Transairs flotta under 14 år, detta bröts dock redan 1974 av SAS vilket innebar SAS behövde betala 20 miljoner i skadestånd. Kontraktet med Transair upphörde att gälla den 1 oktober 1975. SAS styrelse beslutade att den runda solen på Transairs plan skulle överfördes till Scanair och att all verksamhet med Transair skulle upphöra senast 1981. Den 6 september 1981 gick en 30-årig epok i graven när den sista flygningen med Transair (Boeing 727 SE-DDA) genomfördes (Rhodos-Malmö T&R).



Transairs grundare Per Lovén och flygchefen Claes Smith.

Sveriges första resebyrå Stockholms Resebureau **1897**

I Sverige är skapandet av det moderna resandet och resebranschen inte så kopplat till speciella personer och företag. Reslystna personer som hade råd vände sig ofta till Cooks i London, men **1897** grundades Stockholms Resebureau, som med sitt kontor i det då helt nya Operahuset var Sveriges första. Stockholms Resebureau var svensk agent för Cooks.

År **1899** grundades Göteborgs Resebureau, och denna förvärvade 1904 resebyrån i Stockholm och namnet ändrades till Nordisk Resebureau, vars "huvudbyrå" låg i Palace Hotels byggnad vid Brunnsparken i Göteborg. Nordisk Resebureau skulle under flera tiotal år vara en ledande aktör i den svenska resebranschen. Företaget ordnade egna gruppresor, sydde ihop individuella paket och svarade för utländska besökares arrangemang i Sverige.

SJ och Amerikalinjen

1915, öppnade SJ sin första resebyrå på Klarabergsgatan i Stockholm. Den blev början till Sveriges största resebyråkedja, SJ Resebyrå, som efter hand öppnade kontor i varje svensk stad av betydelse och även i viktiga städer i utlandet. SJ-resebyråerna sålde inledningsvis främst tågbiljetter men blev med tiden även en stor säljare av flyg- och båtbiljetter.

År 1915 startades även Svenska Amerika Linien (SAL), för svenskar som ville resa till Nordamerika. SAL hade ett eget nät av agenter över hela Sverige, till exempel advokater i landsorten som mellan rättsfall och bouppteckningar även sålde biljetter till Amerikabåtarna.

I biograffåtölj genom Europa

En pionjär var den halländske mångsysslaren Ernst Carlson i Vessigebro som år 1947 lät specialbeställa Sveriges första riktiga turistbuss. Denna hade biograffåtöljer, panoramafönster och kök ombord. Genom ett krigshärjat Tyskland rattade Carlson år 1950 sina första resor med upplevelsesugna svenskar till Paris. I Paris blev resenärerna i Carlsons "Inter-Buss" guidade av en ung student med stort intresse för kultur- och konsthistoria. Han hette Hans-Erik Börjeson och blev senare på 1950-talet, med sin resebyrå HEB-resor, en av det svenska charterresandets pionjärer. Bussen byggdes på ett vanligt Volvo B513-chassi av Skeningevarken i Skänninge. Karossen kanha kostat tre gånger så mycket som på en normal buss. Men så fanns där också 31 mycket bekväma stolar biofåtöljer, toalett och pentry. Luftkonditionering var dock inte att tänka på på den tiden. Extra dieseltank fanns så att man kunde klara sig tur och retur till Paris på en tankning. Allt ledigt utrymme under bussen hade gjorts om till förråds- eller bagageutrymme.

Interbuss – 1952 ut i Europa

Den 8 maj bar det alltså iväg mot Holland, 37 passagerare och fyra personal. Carlsson hade också anställt en dam, Elfriede Kraenzmer, som kommit som flykting från Tyskland under kriget.

Bussen färdades med båt över både lilla och stora Bält genom Jylland och till tyska gränsen vid Kruså. Sen förbi Hamburg, där man åkte i en tunnel under floden Elbe. Någon gång ibland på hemvägen övernattade man i Hamburg. En gång besökte man St. Pauli nöjeskvarter.

Resan gick genom Danmark, första anhalt var Ringsted. Bussen parkerades på torget utanför hotellet. Carlson hade konstruerat någon slags ställning att fästa mellan sätena i bussen. Där var det tänkt att resande skulle sova, på luftmadrasser. Framme i Amsterdam, bodde man mitt i centrum på Hotel Suisse. I Amsterdam besöktes olika sevärdheter bl.a. riksmuseet. Marknader besöktes bl a utflykt till Keukenhof med alla sina blommor, till blomstermarknaden i Alkmar.

Besök gjordes också i Haag där man tittade på Fredspalatset och besök i badorten Schevringen. Efter en vecka återresa med stopp i Hamburg och Ringsted.

Så kunde man bli serverad. Carlsson hade konstruerat en vagn som passade i mittgången som vi delade ut maten ifrån, när inte vädret tillät att äta ute i det fria. Frukostarna var ju gröt, mackor och the eller kaffe. Korv och mos blev det ofta serverat senare. Toalett och tvättmöjlighet fanns i bussen.



Landsvägsbuss av märket Volvo B513, Uppsala 1947.

Interbussen som var grunden till Interbussen. Interbussen fick en Toalett längst bak, man öppnade en dörr från utsidan. Sovplatser fanns för Mittgången (luftmadrasser)





**Standard före
Ombyggnad
till en
Turistbuss**

Volvo B513

**Biofåtöljer
37 st sattes in**

**Sovplats i
mittgången på
Luftmadrass
Serverings-
vagn i
Mittgången.
Toalett längst
bak i bussen.
M m**